

# Vertragen om halfvier, gas geven om halfvijf

## Tijdelijke zone 30 zorgt slechts voor tijdelijke verkeersveiligheid **OPINIE**

JOHAN DE MOL (CDO, UNIVERSITEIT GENT) EN TOM DHOLLANDER  
(VOETGANGERSBEWEGING)

*Bij het begin van het komende schooljaar mag er in schoolomgevingen niet meer harder gereden worden dan 30 km/uur. Hier en daar gaan stemmen op om die snelheidsbeperking te laten variëren in tijd en ruimte. Dat is niet zonder meer een goed idee.*

De interesse voor verkeersveiligheid is de laatste twee jaren sterk gestegen. Onder impuls van een aantal actieve steden en gemeenten kregen verkeersveilige maatregelen een breder draagvlak; verkeersveiligheid staat op de politieke agenda van de federale en regionale regeringen. Er is veel goede wil, maar toch blijft de indruk dat die niet altijd wordt geschraagd door voldoende expertise. Het gevolg is dat er voorstellen en maatregelen worden uitgewerkt, die te weinig rekening houden met de gevolgen.

### ■ GOEDBEDOELD

Eén van die maatregelen is de zone 30. De voorstellen daarrond zijn uiteenlopend, gaande van een veralgemening van zone 30 voor de hele bebouwde kom tot de invoering van een zone 30 die beperkt is in tijd en ruimte. Sommige van die goedbedoelde voorstellen en maatregelen wekken door hun gebrekkige onderbouw en communicatie de reactie op van groepen die de veiligheid van voetgangers en fietsers ondergeschikt maken aan de snelheidsbeoordeling van de individuele chauffeur.

De discussie die ontstaat naar aanleiding van het invoeren van een 30 km/uur-regime in de schoolomgeving, vormt soms een moeilijk te situeren verkeersveiligheidselement<sup>1</sup>. Het uitgangspunt is dat de snelheid in de buurt van schoolomgevingen moet dalen om de verkeersveiligheid van kinderen te waarborgen. Op het eerste gezicht lijkt dat een logische maatregel, alleen blijkt de invulling in tijd en ruimte niet zo eenvoudig. Men kan zich afvragen of 'schoolomgeving'

wel een hanteerbaar begrip is. Bovendien is het helemaal niet zeker dat een beperking van de snelheidsmaatregel tot bepaalde uren, wel zo positief is voor de verkeersveiligheid.

Het merkwaardige in dat debat is dat een snelheidsregime van 30 km/uur soms wordt gelijkgesteld met een zone 30 die men kan beperken in de tijd. Een andere vaststelling is dat de gemeenten dan wel verplicht zijn om vóór het begin van het schooljaar 2005-2006 rond iedere school een zone 30 op te richten, maar slechts weinig gemeenten al op een systematische manier werk hebben gemaakt van deze herinrichting.

### ■ HET BEGRIIP SCHOOLOMGEVING

De term schoolomgeving werd geïntroduceerd in het Koninklijk Besluit van 14 mei 2002<sup>2</sup>. Artikel 2.37 definieert schoolomgeving als een "zone van een of meerdere openbare wegen of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen en waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b". In deze definitie wordt dus aangegeven dat de schoolomgeving kan worden afgebakend. Het is evident dat de schoolomgeving kan worden gebruikt als een middel om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid<sup>3</sup> te versterken.

In een ministeriële omzendbrief van 3 mei 2002<sup>4</sup> is er ook sprake van "veranderlijke informatie", waarbij de snelheidsbeperking wordt toegepast "tijdens de periodes van aankomst en vertrek van de kinderen".

Het principe om een veranderlijk snelheidsregime aan te duiden met een bord zone 30 en het bord schoolgaande jeugd is niet de ideale manier om een duurzame veiligheid te garanderen. Het tijdelijk aanduiden van een snelheidsregime van 30 km/uur om een tijdje later een ander snelheidsregime te voorzien, kan volgens ons slechts selectief worden toegepast. Wil men de veiligheid garanderen, dan moeten er duidelijke richtlijnen zijn en mag men niet louter rekenen op het gezonde verstand of de expertise van de wegbeheerder. Het komt

<sup>1</sup> In twee artikels in Verkeersspecialist kwamen zowel de historiek en de responsabilisering van de wegbeheerder als de randvoorwaarden voor een algemene invoering van 30 km/uur aan bod.

<sup>2</sup> M. Broekaert, J. De Mol, Zone 30: veel meer dan een snelheidsbeperking. Naar 30 km/uur als algemene regel voor alle verblijfsgebieden, in Verkeersspecialist 104, januari 2004, blz. 3-9.

<sup>3</sup> P. Princen, R. Cuyvers, Overal 30 km/uur binnen de bebouwde kom?, in Verkeersspecialist 109, juni 2004, blz. 7-9.

<sup>4</sup> Koninklijk besluit van 1 december 1975 houden algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Wijziging bij koninklijk besluit van 14 mei 2002 (BS 31 mei 2002)

<sup>5</sup> Ingeval voor een zone 30 of erf functie wordt gekozen.

<sup>6</sup> Ministerieel rondschrijven van 3 mei 2002 betreffende de toepassing van de maximum snelheidsbeperking van 30 km per uur in de schoolomgeving. BS 31 mei 2002.



er toch op aan om via een snelheidsdaling een grotere veiligheid te verzekeren. De hamvraag is dan wat de minimale randvoorwaarden moeten zijn indien een tijdelijke snelheidsverlaging niet zou leiden tot een tijdelijke veiligheid.

### ■ VOORWAARDEN

Steeds meer gaan stemmen op om de zone 30-maatregel rond scholen enkel gedurende bepaalde periodes toe te passen. Het uitgangspunt daarbij is dat het niet opgaat om een automobilist te verplichten om 's nachts dertig per uur te rijden terwijl er niemand op straat is. Waarschijnlijk is deze redenering een reactie op het idee om de hele bebouwde kom als zone 30 af te bakenen, waarbij men in enkele belangrijke straten sneller mag rijden. In de straten waar een hogere snelheid wordt toegelaten, zou de wegbeheerder dan infrastructuurele en andere maatregelen moeten treffen die de verkeersveiligheid van alle weggebruikers garanderen. Een typisch voorbeeld is een bebouwde kom waar de wegbeheerder op een doorgaande weg 70 km/uur voorziet maar geen gescheiden fietspaden en geen beveiligde oversteekplaatsen. In die optiek dat de bebouwde kom zone 30 is, voldoet de wegbeheerder — in dit voorbeeld — niet aan zijn essentiële plicht om een veilige infrastructuurele omgeving voor alle weggebruikers aan te bieden.

Op die manier keert men de voorwaarden voor het maken van een zone 30 om en legt men de verantwoordelijkheid voor een veilig verkeer voor alle gebruikers bij de wegbeheerder die een hoger snelheidsregime op de weg wil voorzien. Het is immers op wegen met een hoger snelheidsregime en een gemengd gebruik dat de kans op ongevallen het grootst is.

### ■ VEILIGE VERBLIJFSGEBIEDEN

Het idee om zone 30 vooral in schoolomgevingen te voorzien, getuigt ook van een verkeerde benadering. Zone 30 is een concept voor het veiliger en leefbaarder maken van hele onderdelen van dorpen. De wijken en stadsdelen waarin het niet-gemotoriseerde gebruik van het openbaar domein de prioritaire aandacht van de wegbeheerder verdient, zijn vaak verblijfsgebieden. In die gebieden wordt van het gemotoriseerde verkeer verwacht dat het traag rijdt en niet overdreven veel plaats van de openbare ruimte inneemt. De zone 30 beperken tot de schoolomgeving is in dat opzicht een enge benadering, maar zelfs dat gaat voor mensen die enkel denken vanuit een auto-perspectief, nog te ver. In die zin moet men de voorstellen om tijdelijke zones 30 te maken, begrijpen.

Toch gaan er meer en meer stemmen op om een tijdelijk zone 30 te voorzien op gewestwegen waar men doorgaand verkeer en doorstroming als het belangrijkste ervaart. De redenering is dan dat als er niemand — bedoeld wordt fietsers of voetgangers — op straat is, men in die zone 30 toch 50, 70 of 90 km/uur moet kunnen rijden.

Die benadering roept een aantal vragen op omdat men ervan uitgaat dat de veiligheid beperkt kan worden tot bepaalde tijdstippen. Buiten deze periodes — laten we zeggen vijf minuten later — is een aangepaste snelheid die veiligheid en overlevingskansen kan bieden aan voetgangers en fietsers, blijkbaar niet meer nodig. Men vergeet daarbij enkele essentiële redenen waarom een snelheidsbeperking in een verblijfsgebied nodig is. Een sterk argument vormt de (statis-

**Men gaat ervan uit dat een schoolgaand kind kort na de 'veiligheidsuren' op weg naar het voetbal, de academie of vriendjes, plots de knop kan omdraaien.**

*Een variabel, elektronisch verkeersbord aan een school in Hasselt.*

tische) overlevingskansen van een zwakke weggebruiker bij aanrijding door een voertuig. Daarnaast versterkt zone 30 de leefbaarheid van de woonomgeving, door bijvoorbeeld het aanbrengen van groen of door de herinrichting van straten.

### ■ EVEN OP DE KLOK KIJKEN

De tijdelijke zone 30 lijkt meer op een afkoop-som: zone 30 in een schoolomgeving is alleen aanvaardbaar indien deze snelheid enkel geldt tijdens bepaalde uren.

Biedt een tijdelijke snelheidsbeperking in een woonomgeving met erg kwetsbare gebruikers wel enige veiligheid? Laten we even veronderstellen dat men in een schoolomgeving de

snelheidsbeperking tot 30 km/uur instelt van 7.30 tot 8.45 uur, van 11.15 tot 12.15 uur, van 13.00 tot 13.30 uur en van 15.30 tot 16.30 uur. Wel te begrijpen dat dit enkel geldt voor maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag. Op woensdag, op een verlofdag en tijdens de schoolvakanties zou dat weer niet gelden. We hebben het dan duidelijk niet over leerlingen die op weg zijn naar de academie, de bibliotheek, avondonderwijs, ..., want daar veronderstelt men dat de verkeersdeelnemer weet dat in dezelfde omgeving de zone 30 of de snelheidsbeperking tot 30 km/uur niet geldt. Men mag niet alleen veronderstellen dat de automobilist hiermee rekening houdt, maar men moet er



Foto: Johan Martens



dan ook vanuit gaan men daarmee ook rekening houdt bij snelheidscontroles en dat de politierechter de precieze uren kent en de nodige redelijkheid aan de dag legt, ... Maar men gaat er vooral van uit dat het schoolgaand kind dat kort na deze 'veiligheidsuren', op weg naar het voetbal, de academie of vriendjes, plots de knop kan omdraaien en rekening houdt met autoverkeer dat op diezelfde plaats bijna twee keer (50 km/uur) of meer dan twee keer (70 km/uur) sneller rijdt.

Voetgangers, fietsers of automobilisten moeten hun gedrag dan maar automatisch aanpassen aan het juiste uur. Vanaf 08.46 uur mag de automobilist in plaats van 30 km/uur 50 of 70 km/uur rijden. Hoe moet dat dan precies met overstekende voetgangers? Kunnen ze de moeilijke tot onmogelijke taak om de snelheid van de naderende auto in te schatten, nu wel aan? Of betekent het dat de wegbeheerder nog voor de sterkere verantwoordelijkheid wordt gesteld om een veilige infrastructuur te bieden bij een hogere snelheid?

### ■ INTERPRETEREN

Het is moeilijk om op deze vragen een verkeersveilig antwoord geven. Sommigen stellen voor om de wisselende snelheid aan te geven via variabele snelheidsborden. Los van het feit dat dit uiteraard een massa geld kost — wanneer men minstens kiest voor duidelijke, elektronisch aangeduide, wijzigende snelheidsregimes —, stelt zich het probleem van het zien en het interpreteren — er loopt geen kind op dat moment, dus even harder — en vooral het respecteren van deze tijdelijke snelheidsregimes.

Nemen we even het voorbeeld van de tijdelijke verkeerslichten. Bij zo'n licht knippert meestal het oranje licht, maar het kan worden ingesteld als driekleurenlicht. De automobilist zou die situatie moeten associëren met een plaats waar hij meestal — weliswaar voorzigtiger — mag doorrijden. Maar de wijziging van dat permanente oranje licht in een driekleurenlicht wordt slechts beperkt opgemerkt en vermoedelijk nog beperkter gerespecteerd. In het verkeer is er niets zo moeilijk als het gedrag aanpassen gedurende een bepaalde periode zonder dat er buiten een verkeersbord, zelfs wanneer dat een elektronisch oplichtend snelheidsbord is, iets aan het wegbeeld of de verkeerssituatie verandert. Men kan moeilijk verwachten dat de automobilist zijn snelheids- en ander rijgedrag aanpast omdat het juist 8.00 uur is. Het aantal automobilisten dat zegt misleid of verstrooid te zijn omdat ze een verkeersbord niet opmerkten, zal dan nog drastisch verhogen.

### ■ KROMME VERGELIJKING

Men vergelijkt de variabele aanduiding van snelheden in een bebouwde kom wel eens met de aangepaste, variabele aanduiding van snelheden op autosnelwegen, zoals in Nederland. Die vergelijking gaat echter niet op, omdat de verkeerssituaties niet op elkaar lijken. De variabele snelheidsbeperkingen op autosnelwegen hangen samen met de verschillende specifieke wegsituaties zoals druk wegverkeer, filevorming, wegwerkzaamheden, ongevallen, weersomstandigheden, ....

De voorstanders van een tijdelijke zone 30 in een schoolomgeving houden rekening met slechts één element van zone 30, namelijk een aangepaste snelheid. Helaas, zone 30 is veel meer dan louter een

lagere snelheid, het is ook een goede manier om de woonomgeving te verbeteren.

### ■ ZONE 30 ALS LOGISCH GEHEEL

Een zone 30 zonder meer invoeren om bepaalde kwetsbare plekken te beschermen, heeft weinig zin. Zo is zone 30 geen geschikt instrument om alle schoolomgevingen te beveiligen, want niet elke schoolpoort geeft uit in een verblijfsgebied. Bij een schoolpoort die uitgaat op een drukke verbindingsweg moet men plaatselijk voor een extra veilige inrichting zorgen. Dat hoeft geen zone 30 te zijn, maar veel eerder een verkeersomgeving met een strikte scheiding in tijd en ruimte tussen de gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers. Daarentegen is het wel aangewezen om schoolpoorten zoveel mogelijk te laten uitgaan in zones 30. Die zones komen dan wel tot stand in logische gehelen en niet kunstmatig net voor en rond de schoolpoort.

Op plaatsen waar verkeerssoorten gemengd worden, zijn lage snelheden geboden. Op plaatsen waar men snelheden boven de 30 km/u wil, moeten de verkeersstromen homogeen zijn en de verkeerssituaties voorspelbaar.

Voorspelbaarheid kan men alleen bereiken met een uniform wegbeeld. Indien men het gewenste snelheidsgedrag niet via de weg kan aangeven, kunnen in de toekomst telematica-toepassingen een oplossing bieden en kan binnen strikte voorwaarden worden gedacht aan variabele snelheidslimieten. In de nabije toekomst zal het mogelijk zijn om die gewenste snelheid naar de wagen door te seinen en daar aan te duiden. Maar zijn daarmee ook de andere weg-

gebruikers — fietsers en voetgangers — ingelicht? Is daarmee de verkeersleefbaarheid en -veiligheid wel verzekerd of komt ze er juist mee in het gedrang?

### ■ UITZONDERLIJK EN ELEKTRONISCH

Verblijfsgebieden moeten systematisch als zone 30 worden afgebakend en de aanwezigheid van een school in het verblijfsgebied vormt voor de wegbeheerder een ideale aanleiding om dat op korte termijn te doen.

Wanneer de school niet in een verblijfsgebied ligt en uitgaat op een straat die niet als volwaardige zone 30 kan worden ingericht, is de schoolomgeving-zone 30 aan de schoolpoorten een minimale oplossing. Deze schoolomgeving-zone 30 krijgt een permanent statuut als de functie van de straat verenigbaar is met een zone 30 over een vrij korte afstand. Wanneer de straat daarentegen niet als volwaardige zone 30 kan worden ingericht, krijgt ze pas dan (en enkel dan) een tijdelijk statuut op die momenten met een typische schoolpoort-drukke.

In specifieke situaties, zoals wanneer de schoolomgeving langs een drukke verkeersweg ligt, kan gedurende bepaalde periodes een schoolomgeving-zone 30 voor een aangepast snelheidsregime zorgen. In dat geval moet de wegbeheerder zorgen voor een verkeersveilige weginrichting: gescheiden verkeersstromen, beveiligde oversteekplaatsen, beveiligde kruispunten, ...

Een elektronisch uitgevoerd verkeersbord dat slechts op bepaalde tijdstippen geldig is, verdient de voorkeur boven een vaste signalisatie met vermelding van de tijdelijke geldigheid van de snelheidslimiet op een onderbord. Een elektronisch bord valt



veel beter op en legt de verantwoordelijkheid voor het overbrengen van de boodschap bij de wegbeheerder. Bij een vast bord met onderbord staat de weggebruiker voor de moeilijke tot onmogelijke taak om die tijdelijke geldigheid zelf af te lezen en te begrijpen.

Het is evident dat een wijzigende snelheidslimiet in een schoolomgeving slechts uitzonderlijk kan worden gehanteerd: enkel buiten de verblijfsgebieden en bij aanwezigheid van een verkeersveilige weg-inrichting. Prioritair is steeds de veiligheid. De snelle doorstroming van het verkeer moet hieraan altijd ondergeschikt zijn.

#### SAMENVATTING

Vanaf 1 september 2005 geldt in alle schoolomgevingen een snelheidsbeperking van 30 km/uur. Steeds vaker gaan er stemmen op om die zone 30-maatregel alleen op bepaalde tijdstippen toe te passen: tijdens de aankomst en het vertrek van de leerlingen. Volgens Johan de Mol en Tom Dhollander kan de variabele maximumnelheid in schoolomgevingen slechts uitzonderlijk worden toegepast, en alleen als de veiligheid van allen gegarandeerd blijft.

*Trefwoorden: schoolomgeving, zone 30.*

#### KORT

### Fietsersbond en VAB fietsen naar de kust

Fietsersbond en de automobilistenvereniging VAB willen samen de jaarlijkse files van en naar de kust aanpakken. Ze richten zich daarbij op toeristen die een deel van de verplaatsing naar de kust per fiets willen afleggen, die een stukje van de Vlaamse kust willen verkennen en die dat eventueel willen combineren met een stads- of strandbezoek.

#### ■ PARK & BIKE

Het plan van de beide organisaties bevat drie luiken. Het eerste is Park & Bike. Centraal daarbij staan de parkings in het hinterland waar men gratis kan parkeren. Die parkings moeten op een beperkte afstand (max. 10 kilometer) van het strand liggen en de verbinding met het strand moet veilig en kwalitatief in orde zijn. De automobilist krijgt een beschrijving hoe hij van op de autosnelweg aan de parking moet geraken, de fietser krijgt een wegbeschrijving van de parking tot de kust.

#### ■ FIETSSSTALLINGEN

In het tweede luik worden 20 fietsenstallingen in de kustgemeenten onder de loep genomen. De criteria die daarbij worden gehanteerd zijn bewaking, kostprijs, aantal plaatsen, de wijze van bevestiging en de afstand tot het strand en de locatie.

#### ■ TREIN

Het derde luik werkt de combinatie van de fiets en de trein verder uit. Ook de treingebruiker zal een overzicht krijgen van de fietsfaciliteiten waarover hij kan beschikken. Er komt een overzicht van de treinen die voldoende plaats hebben om fietsen te vervoeren. Daarnaast worden voor elk eindstation aan de kust de mogelijkheden voor fietsverhuur in kaart gebracht. Daarbij komen ook privé-initiatieven die binnen de straal van 500 meter rond het station liggen in aanmerking. De informatie over fietsverhuur bevat de openingsuren, de kostprijs en de te vervullen formaliteiten, zoals het betalen van een waarborg.

### België nog niet in orde met biobrandstof

In het Belgisch Staatsblad van 8 maart 2005 verscheen het koninklijk besluit dat de verkoop van biobrandstof in ons land mogelijk maakt. Daarmee is een eerste stap gezet van de omzetting van de Europese Richtlijn omtrent het gebruik van biobrandstof. Die Richtlijn bepaalt dat dit jaar minstens 2 procent van de brandstoffen voor wegtransport van biologische oorsprong moet zijn. Tegen 2010 moet dat 5,75 procent zijn. In negen lidstaten, waaronder België, is er nog geen biobrandstof op de markt. Bijna zeker zal ons land dus tegen eind dit jaar ook niet voldoen aan de Europese eis van 2%.

Het grootste knelpunt is de concurrentiële positie van biobrandstoffen met de fossiele brandstoffen. Daarvoor zou een verlaging of een afschaffing van de accijnzen moeten worden doorgevoerd. Daarvan is voorlopig nog geen sprake. De verlaging van de accijnzen is nodig om te kunnen concurreren met de buitenlandse biobrandstoffen en met de fossiele brandstoffen. De productie van een liter biobrandstof schommelt, naargelang het gebruikte gewas, tussen 0,41 euro en 0,97 euro per liter. Voor een liter fossiele diesel is dat amper 0,24 euro.

Omdat er nog geen duidelijkheid is over de verlaging van de accijnzen wachten de investeerders om in ons land te starten met productie-eenheden om biobrandstof aan te maken. Drie groepen willen samen 180 miljoen euro investeren in fabrieken die koolzaad, suikerbiet en graan moeten verwerken tot biobrandstof. Om aan de eis van 2% biobrandstof te voldoen, moet er in ons land ruim 82.000 hectare koolzaad, bijna 30.000 hectare tarwe of bijna 14.000 hectare suikerbiet worden gekweekt. Voor suikerbiet en tarwe halen we dat aantal ruimschoots, voor koolzaad zitten we daar ver onder.

In 2003 werd er binnen de Europese Unie 1.434 kiloton biodiesel geproduceerd. Tien jaar eerder was dat amper 80 kiloton. In Duitsland wordt jaarlijks 1,2 miljoen ton biobrandstof verkocht, in Frankrijk 400.000 ton. Frankrijk wil dat de komende jaren verdrievoudigen.